

Breve História da MG

MG – O ícone dos desportivos Britânicos

Em 1922, Cecil Kimber (1888-1945) foi nomeado Director Geral das Morris Garages, a Divisão de Vendas dos automóveis Morris. Kimber era um entusiasta dos automóveis e tinha já trabalhado em diversas outras companhias desta indústria. Entusiasmava-o particularmente o desporto e possuía um dom particular para o desenho, sendo capaz de desenhar carroçarias com linhas bastante atraentes. Tinha igualmente conseguido acumular uma boa experiência nos campos da engenharia, gestão da produção, e nas vertentes comerciais e financeiras do comércio automóvel.

O fabrico de uma gama de carros com uma carroçaria especial sobre um chassis da Morris, foi uma ideia de Kimber. Mais tarde referiria que vira uma oportunidade de mercado para um carro que seria dez por cento melhor que o de série, mas que poderia ser vendido por um preço cinquenta por cento acima. Num chassis de um Morris Cowley montou uma carroçaria aberta, de dois lugares e com umas linhas desportivas bem vincadas. Em 1924 encarregou a firma Carbodies, em Coventry, de produzir carroçarias desportivas de dois e quatro lugares para montar nos chassis Morris.

Pela primeira vez estes carros foram vendidos como MGs e o famoso octógono começou a surgir como um elemento fundamental em toda a publicidade. Pelo preço de £395 comprava-se um elegante MG com motor Morris Oxford de 14cv e quatro lugares, com os painéis da carroçaria parcialmente polidos em contraste com o alumínio dos discos das rodas. Nessa altura, um Morris Oxford de série e de quatro lugares custava £285 e um Cowley, com a mesma carroçaria e apenas 12cv, umas meras £195!

O MG de Kimber depressa se tornou notado. No início de 1925 ele tinha, para seu uso pessoal, um carro ainda mais especializado. Utilizava um chassis Morris modificado com uma versão especial de motor com válvulas à cabeça, que era uma modificação do motor corrente da Morris com válvulas laterais e uma carroçaria aligeirada, de tipo desportivo. Foi com este carro que na Páscoa de 1925, correu a prova de Land's End e ganhou a medalha de ouro. Apesar de ter sido rapidamente vendido por £300, mais tarde voltou à posse da MG e, desde então, passou a ser conhecido pelo "Old Number One" o qual foi o primeiro MG efectivamente construído como um modelo desportivo.

O nome MG, como Kimber viria a referir mais tarde, foi dado em homenagem a Lord Nuffield, usando as iniciais do seu primeiro negócio, as Morris Garages que foram a inspiração desta grande marca automóvel. Daqui o importante é saber que as iniciais foram retiradas para formarem a sigla MG e que não se trata, como muitos presumem, de uma abreviatura da garagem.

Em 1926, os originais Morris Bullnose foram substituídos pelos que se passaram a designar por Flatnose, com um radiador mais convencional. Foi em 1927 que pela primeira vez a produção da MG se transferiu para uma fábrica construída para esse efeito na Edmund Road, em Cowley. Finalmente, em 1928 foi formalmente constituída a MG Car Company e iniciou-se o negócio de forma autónoma em relação às Morris

Garages com o desenvolvimento de dois novos modelos que foram lançados no final desse ano.

O primeiro desses modelos, era o MG 18/80 com motor de 2.5 litros, seis cilindros e veio de excêntricos à cabeça. Disponível nas versões de cabina fechada e aberta, o 18/80 era um excelente turismo desportivo, mas relativamente caro e por isso nunca obteve um grande êxito. A versão Mark II, que saiu mais tarde, possuía um chassis redesenhado e uma caixa de quatro velocidades e teve uma produção limitada até 1933. Uma versão especial de corrida, o Mark III 18/100 ou Tigress, foi introduzido em 1930. A um preço de £895, não admira que apenas cinco tenham sido vendidos.

Dos modelos de 1928, o mais importante foi o primeiro MG Midget, o tipo M. Era baseado no Morris Minor, que tinha sido lançado na ocasião com motor de veio de excêntricos à cabeça e 847cc. Quer o chassis quer o motor tinham sofrido muito ligeiras alterações, mas os dois lugares apresentavam-se revestidos por tecido e a rectaguarda da carroçaria era pontiaguda. Ao preço de £175 este era de facto um carro desportivo acessível. A revista "The Autocar" declarava então: "O MG Midget será um carro desportivo que fará história".

O modelo Midget entrou em plena produção em 1929 e depressa se tornou claro que o sucesso deste novo automóvel faria com que a MG tivesse que se mudar para uma nova fábrica. Nos finais de 1929, a MG adquiriu parte da fábrica Pavlova Leather Company, em Abingdon-on-Thames, umas milhas a sul de Oxford e foi aqui que permaneceu durante os cinquenta anos que se seguiram. A MG Car Company estava formalmente estabelecida, com William Morris como seu accionista principal e Presidente e Cecil Kimber como Director Geral.

A companhia enveredou pela especialização em versões especiais de corrida. Para além do Mark III existia uma versão do Midget, a Double Twelve, que em 1930 venceu a prova de equipas em Brooklands o que foi, até então, o troféu mais importante obtido por MG e se tornou o preâmbulo dos sucessos que estavam para vir. Esta versão teve um grande impacto e um cliente notável. Edsel, filho de Henry Ford, importou um para os EUA, o que despertou muito interesse junto dos seus conhecidos.

Foi no final da década de 1930 que Cecil Kimber adotou o slogan de "Safety Fast" o que, só por si, inspirava os clientes a comprar.

O período que decorreu entre 1930 e 1934, viu a MG tornar-se na mais famosa marca de automóveis desportivos, em todo o mundo. Em 1930, construiu, para George Eyston, um modelo destinado a bater recordes, com um motor baseado no do Midget, um chassis totalmente novo e uma carroçaria aerodinâmica. Este carro, o EX 120, iniciaria para a MG uma carreira de quebra-recordes que duraria até 1960.

O EX 120 levou directamente, em 1931, aos sobrealimentados modelos Tipo C, enquanto mais tarde, nesse mesmo ano, surgia o primeiro seis cilindros, o Tipo F Magna, um MG com motor de 1.3 litros que era derivado do motor do Wosley Hornet, seu contemporâneo.

Havia ainda o Tipo D, um Midget de quatro lugares, mas tanto este como o Tipo M foram, em 1932, substituídos pelos Midget Tipo J nas versões de dois e quatro lugares, com modelos sobrealimentados, destinados à competição. Com os Tipo J, Kimber estabeleceu aquilo que viria a ser reconhecido como o típico “Estilo MG”: As duas bossas no tablier, o pára-brisas rebatível, os recortes profundos nas portas e o depósito de combustível com a roda sobresselente presos com fitas de tela na traseira do veículo. Originariamente, os Tipo J tinham guarda-lamas no género dos das bicicletas, mas depois passaram a ter outros mais compridos e bem lançados que, de igual modo, passaram a fazer parte da imagem de marca MG.

No início de 1933 surgiu mais um novo modelo, o Magnette Tipo K, com motor de seis cilindros ainda mais pequeno, de 1.1 litros. Os modelos de turismo de chassis longo, podiam ser equipados com carroçarias saloon de quatro portas, mas foi o modelo de chassis curto e motor sobrealimentado, o K3, que se tornou o Magnette desportivo mais famoso, ao vencer na sua classe a corrida das Mille Miglia, o que constituía a sua primeira corrida no estrangeiro, e ao obter o 4º lugar da geral nas 24 Horas de Le Mans, em 1934. Tazio Nuvolari, num K3 venceu por duas vezes o Tourist Trophy, em 1933 e ao volante de um modelo NE, em 1934.

Entretanto, foi construído o EX 127 ou o designado Magic Midget, para George Eyston bater mais recordes na classe dos 750cc. Este carro foi mais tarde vendido ao piloto alemão Kohlrausch e acabou os seus dias no Departamento de Testes da Mercedes-Benz.

Seguiram-s novos desenvolvimentos nos modelos Midget, Magna e Magnette – o Magna Tipo L de 1933, o Midget P e o Magnette N de 1934, enquanto os Midget Tipo Q e R eram os modelos para competição. O Tipo R de 1935, foi o primeiro dos MG monolugares a abrir novas prespectivas com a sua suspensão com barras de torsão. totalmente independente. Contudo, em 1935 a MG Company deixou de ser propriedade privada de Lord Nuffield e passou para a Morris Motor Company. Praticamente de seguida, a MG anunciou que iria terminar com a produção de carros de corrida e retirou-se da competição.

Os novos modelos MG produzidos entre 1935 e 1939 eram fabricados com componentes de série da gama de saloons da Morris e da Wolseley. O modelo SA, apresentado no Motor Show de 1935, era um confortável saloon coupé desportivo, com um motor de dois litros que depois passou a 2.3 litros, o qual, pela sua elegância e performance, era um sério concorrente do Jaguar dessa altura. Seguiu-se o modelo VA de 1.5 litros e quatro cilindros e em 1938 surgiu o MG WA de 2.6 litros que era o maior carro da época, sendo ambos semelhantes ao SA, em termos de conceito.

Foi também em 1936 que surgiu o TA de 1.3 litros que, logo a seguir à Guerra, foi substituído pelo TB, uma versão bastante melhorada, mais robusta e com motor de curso reduzido e com 1250cc de capacidade.

O novo MG Midget tornou-se num activo e bem-sucedido participante nas provas desportivas dessa época. O bater recordes, foi uma actividade que também não ficou

esquecida. Em 1938, a MG construiu o EX 135 para Goldie Gardner, com base no chassis do K3 e uma nova carroçaria envolvente. Em 1939, este carro estabeleceu os novos recordes da classe de 1100cc e 1500cc a velocidades superiores a 200 milhas por hora.

O melhor ano da MG, antes da Guerra, foi 1937, com quase 3.000 carros fabricados. A produção total, entre 1923 e 1939, atingiu o volume de 22.500 unidades onde se destacava a produção dos modelos Tipo M e TA, com cifras individuais na casa das 3.000 unidades.

Depois, a fábrica de Abingdon foi rapidamente transformada para fazer face ao esforço de Guerra e em 1941, Cecil Kimber, o seu fundador, abandonou a Nuffield Organization por não se conseguir adaptar ao novo clima de guerra imposto à companhia. Cecil Kimber acabou por falecer em 1945, num trágico acidente de caminho-de-ferro. A companhia teve então de enfrentar os desafios do pós-guerra sem o seu líder inicial.

Todavia, os homens em Abingdon voltaram rapidamente à produção automóvel com o TC de 1945, que era uma evolução da versão TB de 1939. Em 1947, seguiu-se um pequeno saloon, o Tipo Y, que utilizava um motor similar de 1250cc e a primeira suspensão frontal independenteda MG, que já tinha sido desenhada por Alec Issigonis antes da guerra. O TC tornou-se então numa marca desportiva particularmente popular e foi o primeiro modelo a ser exportado em volume significativo para os USA, onde a MG se estabeleceu como a mais conhecida marca de automóveis desportivos. Em 1950, o modelo TD combinava o chassis e a suspensão do Tipo Y com uma carroçaria parecida com a do TC.

Enquanto se produziram cerca de 10.000 TC, os TD atingiram um volume três vezes superior, sendo a grande maioria vendida para a América do Norte.

Em 1953, John Thornley (1909-1994) foi nomeado como Director Geral da MG. Em conjunto com o seu Desenhador Chefe, Syd Enever, Thornley pretendia um carro totalmente renovado de forma a ser bem-sucedido no cada vez mais vital mercado dos USA. A MG fazia então parte do universo do grupo BMC. O novo 'patrão' do grupo, Leonard Lord, autorizou a produção do novo Austin Healey, o causou alguns atritos com Thornley.

No entanto, um 'face-lift' da versão TD foi lançado no mercado em 1953 como sendo o modelo TF. Nesse ano surgiu também um novo Magnette saloon com uma carroçaria monobloco e o novo motor Série B de 1.5 litros da BMC.

Embora, muito provavelmente constringido, Leonard Lord deu luz verde para o novo carro e em 1955 foi apresentado o MGA com um novo chassis e uma carroçaria envolvente que contrastava com os tradicionais modelos da MG e que era equipado com motor de 1.5 litros do modelo saloon. Depressa se tornou no mais bem-sucedido modelo MG da marca e até 1962 foram produzidos mais de 100.000 MGA, onde estavam incluídos mais de 2.000 unidades com o motor Twin Cam e travões de disco às quatro rodas.

Com o MGA, a marca regressou à competição e um novo carro para bater recordes, o EX 179, foi construído para George Eyston, em 1954. Três protótipos foram construídos com o nome de código EX 182 e foram oficialmente carros de competição para correrem nas 24 horas de Le Mans em 1955, tendo outros modelos também corrido, mais tarde, nas 12 horas de Sebring, nos Estados Unidos. O último e mais impressionante MG a bater recordes foi o 1957 EX 181 com motor Twin Cam sobrealimentado colocado na traseira e com uma carroçaria em forma de gota. Este modelo foi conduzido por Stirling Moss e mais tarde por Phil Hill, que com ele estabeleceram recordes nas classes de 1500cc e 2000cc com velocidades acima das 250 milhas por hora.

Um novo MG Magnette surgiu em 1959 derivado de um saloon da BMC com desenho de Farina e motor de 1500cc. Os modelos que se seguiram reflectiam esta mesma filosofia: o MG Midget de 1961 era baseado no Austin Healey Sprite, enquanto o MG 1100 saloon era uma versão trabalhada do Morris 1100 de tracção dianteira e desenhado por Issigonis. Em 1962, o MGA foi finalmente substituído pelo desportivo MGB com uma versão de 1.8 litros do motor Série B da BMC. Esta motorização estendeu-se em 1965, à versão GT coupé.

O Magnette saloon terminava a sua produção em 1968 e o 1300, derivado da versão 1100, cessava em 1973. O MGB e o desportivo Midget continuavam e estabeleciam novos recordes de produção. Estes dois últimos modelos eram utilizados com êxito nas competições desportivas onde o MGB conseguia particularmente bons resultados e em especial nas provas de resistência, como Le Mans, Sebring e nas 84 Horas da Maratona de Estrada em Nürburgring, a qual um MGB venceu em 1966.

O sucessor do MGB, foi um MGC de seis cilindros que teve uma vida curta (1967-69) e dos quais apenas se produziram 9.000 unidades. Todavia, o último modelo de competição da MG, antes da British Leyland se ter retirado das corridas, foi o espectacular MGC GT. Após se ter dado a união entre a BMC com a BL, em 1968, a marca MG passou por um período de relativa inactividade até que em 1973 surgiu o MGB GT V8 com motor Rover de 3.5 litros, mas em que apenas 2600 unidades foram construídas durante os seus três anos de vida.

Os modelos MG de 1974, para fazerem face às apertadas normas de segurança do mercado americano, sofreram um 'face-lift' em que foram introduzidos proeminentes pára-choques de borracha e o Midget passou a ser equipado com o motor de 1500cc da Triumph. O Midget acabou por ser retirado do mercado em 1979 após uma produção de 225.000 unidades, sem contar com os modelos semelhantes do Austin Healey Sprite, e o MGB durando mais um ano, atingiu a produção recorde de 513.000 unidades.

Com o final da produção do MGB, a fábrica de Abingdon fechou e a marca MG retirou-se do mercado Americano. Durante o período em que a MG esteve suspensa discutiram-se várias alternativas para o futuro da marca e em 1982 ela regressou com uma versão desportiva baseada no pequeno modelo da casa mãe, o Metro. Seguiram-se depois outras versões MG baseadas no Maestro e no Montego com a possibilidade de versões turbo comprimidas. Foi particularmente apreciado o MG Maestro 2.0 Efi, com motor de

injecção de 2.0 litros que se tornou num concorrente de respeito num sector que, à data, era dominado pelo VW Golf GTi. Os mais populares foram os modelos Metro e Metro Turbo que atingiram uma produção de 142.000 carros.

Foi então que, em 1984, surgiu o carro de ralis, o MG 6R4 com motor V6 central e tracção às quatro rodas. Foi construído em quantidades limitadas e nunca chegou a ser totalmente desenvolvido porque, entretanto, foram alterados os regulamentos de rali, que excluíram este tipo de viaturas.

No entanto, os entusiastas da MG ansiavam pelo regresso da marca ao desporto. Na realidade e nos bastidores, o Grupo Rover estava justamente a planear esse acontecimento. Um 'cheirinho' do que se anunciava aconteceu com a apresentação do fantástico MG EX-E no salão de Frankfurt, em 1985. Um conceito baseado no carro de rali MG Metro 6R4. Sob a posse da British Aerospace desde 1988, os planos para um novo desportivo MG foram acelerados. A gama de saloons MG foi descontinuada em 1991 e no ano seguinte introduziu-se o MG RV8. Apresentava-se como uma versão redesenhada do MGB e era equipado com motor V8 de 3.5 litros da Range Rover. Foi intencionalmente e desde sempre assumido como um modelo de produção limitada e apenas 2.000 unidades foram fabricadas e na sua maioria exportadas, nomeadamente para o Japão.

Estavam agora em discussão uma diversidade de propostas para o fabrico de um desportivo MG radicalmente novo. O Grupo Rover decidiu-se então a favor do projecto denominado PR3, um dois lugares de motor central que sob muitos aspectos ia contra as tradições MG, mas que ainda se mantinha como um desportivo acessível, utilizando alguns componentes dos outros modelos do Grupo e seguindo as pegadas dos mais populares modelos MG do passado. O motor era um desenvolvimento do Série K de 1.800cc com uma versão avançada de Controlo Variável de Válvulas (VVC) no modelo mais potente, enquanto a suspensão era baseada no sistema Hidragas, mas conectada frente/trás. A maior parte do trabalho de desenvolvimento foi levado a cabo antes do Grupo Rover ter sido comprado pela BMW em 1994, mas o seu lançamento apenas se deu um ano depois no salão de Genebra, em março de 1995. Batizado de MGF, o novo modelo entrou em produção em Longbridge em agosto de 1995, e rapidamente atingiu um enorme êxito tanto no seu mercado doméstico como no de exportação. Na realidade, o MGF tornou-se no carro desportivo mais vendido no Reino Unido desde a data do seu lançamento. O novo milénio trouxe consigo uma reorganização nos planos da BMW culminando na separação do Grupo. A 9 de Maio de 2000, o Phoenix Consortium adquiriu os negócios do Grupo Rover que incluía as marcas Rover e MG. Pela primeira vez, desde há muitos anos, a companhia voltou a ser independente, de propriedade Britânica e livre de dívidas. A atenção centrou-se nas marcas MG e Rover, formando-se o MG Rover Group, propriedade da Phoenix Venture Holdings e livre para formar outras parcerias.

A nova estratégia era orientada no sentido de desenvolvimento do produto e as primeiras evidências notaram-se com o aparecimento de novos modelos e a revisão da gama MGF. Um novo modelo de entrada, com motor 1.6 litros e o mais desportivo

Trophy SE de 160cv de potência, foi lançado em janeiro de 2001, com as vendas MG a atingirem mais um pico no final do ano. Janeiro de 2001 começou com o anúncio de uma nova gama de saloons MG a que se seguiu uma intensa actividade.

Um assalto às 24 Horas de Le Mans fez-se com o Lola LPM675 que correu, sob chuva torrencial, a um ritmo impressionante. A notícia da compra da Qvale Automotive para produção de um super MG antecedeu o lançamento, em julho, dos saloons – ZR, ZS e ZT – que foram entusiasticamente recebidos. O ZS disputou a temporada que restava do British Car Championship, conseguindo uma “pole position” e uma vitória logo na terceira prova disputada.

Num curto espaço de tempo assistiu-se, em 2002, ao lançamento do sucessor do MGF, que se mantivera até então e durante seis anos como o desportivo mais vendido no Reino Unido, o novo MG TF. Este apresentava-se com uma nova linha, melhorias na suspensão e uma atraente gama de quatro versões. Numa questão de meses, a gama MG tinha sido refrescada e aumentada para o quádruplo.

Durante esse ano foram introduzidos uma série de versões do ZS e do ZT, incluindo o Diesel e um ZT Turbo motor 1.8 litros. Em 2003, introduziram-se novas versões na faixa de preço mais acessível, como foi o caso do ZS 1100 e do ZT 120, mas foi a introdução do potente ZT 260 V8, com um motor de 4.6 litros, aquele que mais desafiou a imaginação do público.

No Salão de Birmingham, em outubro de 2004, foi apresentado o MG X Power SV, o mais poderoso MG de todos os tempos com uma potência de até 965cv e um preço de £ 75.000. Rompendo completamente com todos os modelos MG anteriores, apenas se pode comparar com o K3 Magnette de 1930. O carro era um coupé de dois lugares com considerável desempenho e conteúdo tecnológico, desenvolvido a partir do Qvale Mangusta, que por sua vez fora trabalhado por De Tomaso Bigua. O motor V8 de 4,6 litros em liga leve, com “twin cams” e quatro válvulas por cilindro, fornecia 320cv no formato base SV. Paralelamente, o motor de 5.0 litros e 380cv equipava o SVR. A caixa de velocidades manual de 5 velocidades apenas apresentava algumas versões automáticas. O colapso da MG Rover viu o desaparecimento precoce da MG Sport and Racing, a subsidiária da MG Rover responsável pelo MG SV, após apenas cerca de 50 carros terem sido produzidos em todas as versões.

Em 2004, celebram-se os 80 Anos da MG. As virtudes da marca sempre estiveram ligadas às suas potencialidades desportivas combinando acessibilidade de preços com um verdadeiro prazer de condução. Estas características mantêm-se a todos os níveis nesta gama de automóveis que orgulhosamente ostenta o famoso emblema do Octógono.

Marcos na História da MG

1924 – Cecil Kimber, Director Geral das Morris Garages, estabelece um nicho de mercado para carros Morris mais rápidos e desportivos. Em pouco tempo o MG seria conhecido pela sua “affordable performance” num mercado em expansão.

13 março de 1924 – Data em que ficou concluída a construção do MG de Jack Gardiner.

1 maio de 1924 – o Octógono foi registado como marca.

1 setembro de 1924 – Lançou-se no mercado o superdesportivo MG 14/28.

O número de telefone – Abingdon 251 – tornou-se no prefixo da chapa de identificação do chassis da maioria dos MG.

Nos anos 30, o sucesso competitivo dos MG ficou marcado pela vitória na classe, de um K3 nas Mille Miglia de 1933 – a primeira vez que não vencia uma marca Italiana.

O mais famoso cliente de um TC, o Duque de Edimburgo, comprou um MG em agosto de 1947.

Em 1952, os motores das Séries A e B eram desenhados e fabricados em Longbridge para equiparem o MG Midget, o Magnette Série Z, o MGA e o MGB.

A produção do TF e do Magnette ZA utilizavam o indicativo telefónico da sede de Birmingham “501” como prefixo de identificação dos chassis.

16 de maio de 1956 – Atingiu-se a fabricação do carro 100.000 com um MGA 1500 de volante à esquerda.

O Príncipe Carlos toma posse do seu MGC GT em 1969 (SGY 766F), que mais tarde viria a oferecer ao Príncipe William, seu filho.

Outubro 1975 – Construiu-se o carro nº 1.000.000 – uma versão única de um MGB, Longo, em Brooklands Green e jantes especiais “Jubileu”.

1962 – Inicia-se em Longbridge o fabrico do MG com os modelos da gama 1100/1300.

9 maio 2000 –As marcas MG e Rover regressam a um proprietário independente, com toda a operação de desenho, engenharia, produção, marketing e vendas centralizada em Longbridge.

Mantendo a tradição, o prefixo de identificação do chassis dos novos TF utilizava os três últimos algarismos do número do telefone de Longbridge “101”.

16 abril 2002 – Foi produzida uma edição especial do TF 160 – Golden Jubilee, assinalando a produção do MG 1.500.000.

- Fotos para fins editoriais: www.media.mg-rover.com » Pictures » MG » Historical